



Cercle littéraire des écrivains cheminots

Dévorant n° 289, mai-juin 2018

Éditorial

Les mauvaises nouvelles ne sont pas fausses !

On ne remercie certainement jamais assez ceux qui, à tour de rôle, nous dirigent. Pourtant, souvent ils prennent grand soin de nous !

J'ai en mémoire, c'était tout juste hier, le souhait de l'un d'eux qui veut nous protéger de ce qu'en anglais l'on nomme les fake-news.

L'intention est bonne, nous étions prêts à la louer. En effet, à quoi bon brûler inutilement la dopamine de ses concitoyens, cette hormone du plaisir qui irrigue le cerveau ?

Oui, mais, non ! il ne s'agit pas des « mauvaises nouvelles », mais des « fausses nouvelles » ! En est-on certain ? Pas vraiment. En cherchant un peu ici et là, sur la toile on s'aperçoit que la traduction de cette expression (dont je vous épargne la répétition) est tout ce qu'il y a de plus fluctuant.

La première conclusion que l'on peut tirer de ces lignes introductives c'est que l'usage d'expressions venues d'outre-Manche n'est pas la panacée pour établir un dialogue constructif, pour amorcer un échange verbal au cours duquel le sens des mots utilisés parle de la même façon aux différents interlocuteurs...

La seconde conclusion envisageable, c'est que, dans la bouche desdites autorités, il s'agissait certainement de la deuxième hypothèse : nous épargner les fausses nou-

velles, plutôt que les mauvaises.

En effet, mais nous vous avons prévenus — il suffira de se reporter à la chronique ferroviaire des deux précédents dévorant, preuves de la justesse des analyses de notre chroniqueur, pour en avoir la confirmation — les mauvaises nouvelles s'accumulent sur les cheminots et sur le transport ferroviaire en France.

Il ne s'agit pas ici de prétendre que tout va bien dans l'entreprise et que rien ne doit évoluer. Étant nous-mêmes utilisateurs du rail nous avons, un jour ou l'autre, fait l'expérience des difficultés qui, au final, compliquent la vie des voyageurs. Mais faut-il pour autant jeter le passé avec l'eau du bain libéral ?

Si beaucoup d'entre nous, lecteurs de la revue et compagnons de route de l'association, avons aussi été les acteurs du grand ballet ferroviaire, il ne s'agit pas ici de rejouer la Bataille du rail. Je veux seulement dire que la plupart de ceux qui ont œuvré, et tous ceux qui continuent de le faire, l'ont fait, et le font avec une certaine fierté, une réelle volonté de faire progresser l'entreprise pour en améliorer les performances, pour lui permettre de s'adapter au mieux, dans un cadre contraint, aux réalités économiques, afin que, malgré tout, les trains puissent rouler en sécurité, toujours, et à l'heure le plus possible.

Certains ont la « chance » — ou ils l'ont eu hier — de participer à de grands projets qui contribuent à développer le transport ferroviaire en France, voire dans le monde, en termes d'équipement, de vitesse, de confort des voyageurs : ils peuvent en être fiers.

D'autres s'attèlent chaque jour — ou ils l'ont fait naguère —, à ce que ce système infiniment complexe fonctionne au mieux, ici, maintenant... : ils peuvent en être fiers aussi !

Ne flagornons pas, les cheminots ne sont pas les seuls à aimer leur entreprise ! Mais j'éprouve cette désagréable sensation, depuis déjà trop longtemps, que l'entreprise SNCF à laquelle nous sommes attachés se transforme peu à peu, mais de plus en plus, dans les médias, en cible de chamboule-tout.

Nous le savons tous, les bonnes nouvelles n'aiguisent pas l'appétit des consommateurs d'informations. Les chaînes tiennent mieux en liesse leur auditoire avec les trains qui arrivent en retard qu'avec ceux qui sont à l'heure.

Quand même, je pense qu'il serait « bon et juste », lorsqu'un journaliste évoque une ligne sur laquelle les retards sont monnaie courante et irritent, à juste titre les usagers, qu'il mentionne un peu les contraintes de cette ligne. Par exemple, qu'il précise qu'elle est à voie unique sur une partie du trajet, que faire cohabiter des TGV et des TER qui desservent plusieurs gares du parcours n'est pas sans poser de grosses difficultés, que l'on peut difficilement demander, en même temps, beaucoup de trains, qui s'arrêtent souvent, qui vont vite, qui arrivent à l'heure... Autant d'exigences contradictoires auxquelles s'ajoutent les difficultés d'entretien, car cette ligne (celle de l'exemple) compte un ou deux ouvrages d'art construits avant le siècle dernier dont il faut prendre soin.

En fait, ce qui serait bien, c'est que ceux qui s'expriment sur le sujet ne diffusent pas de fausses nouvelles, et qu'ils respectent un peu plus ceux pour qui le terme de cheminot veut encore dire quelque chose. Ensuite, on pourrait discuter, dans une sorte de respect mutuel, afin de voir de quelle façon il serait possible de rendre les mauvaises nouvelles annoncées, le moins mauvais possible.

Terminons par un vrai sujet de satisfaction : le bon déroulement de notre assemblée générale. Merci à tous ceux qui par leur présence, le pouvoir qu'ils ont transmis, ont témoigné leur attachement à l'association. Dans les pages qui suivent, vous pourrez lire une synthèse de ce que fut cette journée.

Dans le prochain dévorant, nous vous rendrons compte de la nouvelle organisation du conseil d'administration.

Enfin, puisque ce dévorant arrive chez vous dans les premiers jours de mai 2018, ayons une pensée pour notre mai de 1968. Tandis que les barricades s'élevaient au Quartier latin et que les pavés, sous lesquels il n'y avait pas de plage, volaient, les points forts de l'association étaient les suivants : Henri Queffelec accepte de présider le jury du concours littéraire dont l'UAICF avait confié l'organisation au CLEC l'année précédente. Le bulletin de l'AEC (association Étienne Cattin) devient Le Dévorant. Cinquante années de publication !

C'est en songeant à tous ceux qui nous ont précédés, en rendant hommage au travail qu'ils ont accompli, aux jours qu'ils ont consacrés à l'association, à ses activités et à sa revue que je termine cet éditorial.

Philippe Deniard